

Diario de la Marina

Año XXVI.—Número 10.892

Redacción y Administración,

Madrid, Martes 19 de Enero de 1904.

Gallos de las Venegas, 5

Dos ediciones diarias

Exquisito Cognac Garnier

IMPRESIONES

Por lo que se dice, el proyecto de renovación naval, acerca del que conferenciaron ayer á fin de ponerse de acuerdo los Ministros de Marina y de Hacienda, y que hoy se verá en plena reunión de Consejeros de la Corona, dista mucho de tener la extensión del proyecto de Escuadra presentado por el Sr. Sánchez de Toca, causa aparente de la crisis de Julio, que determinó la escisión en la conjunción conservadora y hasta la retirada, no menos aparente, del Sr. Silveira, de la política activa.

En hacerlo así, da pruebas de buen sentido el Ministro, pues lo que interesa en la reconstitución de la Marina es comenzar, lo que no sería factible presentando un proyecto exagerado y en desacuerdo con los recursos del país, que suscitate la oposición general en el Parlamento, irrogando el aplazamiento de tarea tan apremiante.

Desconocemos en absoluto los términos en que ha planteado el problema el General Ferrándiz y, por tanto, no podemos presumir la forma que le dará el Consejo de Ministros para llevarlo á las Cortes, pero esperamos que en éstas se discuta con amplitud, si es que da lugar á ello la situación difícil en que se encuentra el Gobierno, cuya vida es opinión general que fenecerá en las primeras sesiones.

De todos modos, quedará establecido un punto de partida para que el Ministerio subsiguiente emprenda la labor de la reconstitución marítima de España, cada día más urgente.

La huelga de los obreros de mar, generalizada en todo el litoral, está produciendo un inmenso perjuicio á la riqueza pública, con la paralización del tráfico marítimo de nuestra bandera.

Urge resolver este conflicto, que se está prolongando por la inacción del Gobierno al no intervenir para buscar términos de avenencia entre patronos y obreros, cuando tiene en su mano medios de hacerlo protegiendo la navegación mercante, que con la baja de los fletes y enormes gabelas que sobre ella pesan, está en estos momentos pasando por una situación muy crítica.

El establecimiento de las primas á la navegación, imitando lo que se efectúa en otras naciones, y en la forma que se acordó en el último Congreso marítimo, con la disminución de los derechos de abanderamiento, permitiría que los navieros pudiesen acceder á lo que demandan los obreros de mar, cuyas reclamaciones son justas en relación con la rudeza de su vida y de su trabajo. Lo sensible es que se hayan determinado á hacerlas cuando la navegación del comercio en España se halla en las peores circunstancias para ser atendidas.

La ocasión es, por tanto, propicia para que la Dirección de la Marina mercante inaugure su gestión, con una serie de proposiciones de reformas en las que se incluya la concesión de las referidas primas á la navegación que, hoy se imponen, para libertar á nuestro comercio marítimo de una ruina segura.

Como habíamos previsto, la tensión de relaciones entre el Japón y Rusia va desapareciendo y las corrientes de paz predominan en ambos Gobiernos, que se disponen á arreglar amistosamente sus diferencias.

No podía ser de otra manera, pues ni á Rusia ni al Japón convenía una guerra que sólo había de favorecer los intereses de naciones extranjeras, que pretendían sacar la sardina del fuego con mano ajena.

Ni Rusia ni el Japón, son felizmente para ellas, naciones desgobernadas, que van á ojos cerrados á guerras imposibles, de las que sólo pueden resultar desastres, por salvar el honor nacional, únicamente ofendido y puesto en peligro por los mismos encargados de velar por él y defenderlo.

Ambas naciones discutirán sus respectivas conveniencias en Manchuria y en Corea y procurarán llegar á una fórmula de arreglo, que ha de ser por mucho que contraría por el momento determinadas aspiraciones, más útil para la consecución ulterior de aquéllas, que una guerra que aún para el vencedor resultaría desastrosa.

Para el Japón, la solución pacífica con el reconocimiento de sus derechos de influencia en Corea, representa una gran victoria, debida exclusivamente á la oscuridad de sus armamentos militares y navales; y constituye una gran enseñanza para naciones como la nuestra, que

se apocan en la idea de reconstituirse militarmente, ante gastos que son siempre los más reproductivos para una nación, pues además de afirmar su independencia poniéndola á cubierto de codicias, la dejan en condiciones de realizar sus aspiraciones legítimas de expansión de territorio.

POLÍTICA

ANGUSTIAS MINISTERIALES

Algunos periódicos consideran tan mala la situación del Gobierno, que creen inminente la crisis, para que no haya lugar á que se reanude la discusión sobre el desastre colonial.

Ni con crisis ni sin ella podrá evitarse, si las Cortes se abren, que esa discusión vuelva á surgir, poniendo sobre el tapete los errores que determinaron la pérdida de nuestras posesiones ultramarinas. Esta ya en la conciencia nacional que Cuba y Filipinas se perdieron por los desaciertos políticos, y á medida que transcurre el tiempo, el espíritu popular se convence de que esa ruina pudo haberse evitado con algo de prudencia y prudencia por parte de los Gobiernos y los partidos que intervinieron en el desastre.

Todo lo que ya se diga podrá servir de enseñanza, pero no de remedio, por consiguiente, si esos debates se reanuda serán un sembrero de conflictos y acaso determinen complicaciones interiores, cuyo alcance no se puede prever.

Y ahí está la muerte del Gobierno. De pocos días á esta parte reina gran preocupación entre los gobernantes. Aquellas primitivas arrogancias parlamentarias se han atenuado mucho y se diría que reina no ya miedo, sino pánico verdadero á los próximos debates.

Este fenómeno ha llamado mucho la atención de personas de gran experiencia y autoridad en política, determinando la creencia de que la situación gobernante está en condiciones análogas á la de los reos en celda.

Si las fuerzas liberales hubiesen terminado por completo su evolución organizadora es seguro que el Gobierno habría ya sucumbido. Ann así se considera que su existencia está en amenaza que no podrá resistir ni una semana.

Esas son las impresiones que reinan en los círculos políticos, donde se habla de un nuevo Ministerio de orden, pero las dificultades son grandes y se teme que un nuevo Gobierno conservador provoque mayores conflictos de los que ya hay sobre el tapete.

No es ya la cuestión del P. Nozaldea la que gravita con enorme pesadumbre sobre el Gobierno y la política conservadora, son otras muchas, que se derivan de la falta de

tacto con que los gobernantes proceden en todo cuanto ponen mano.

Nunca se vió mayor desconocimiento del arte de gobernar que el que está revelando el actual ministerio, que parece no se ha enterado de que vive en un país constitucional, donde las leyes tienen su virtualidad y se han hecho para cumplirlas.

Bajo pretexto de reformas políticas los actuales gobernantes tratan de ir á su fin en los varios proyectos que tienen entre manos, prescindiendo de las leyes establecidas y si no parecen políticamente en la crisis que se anuncia, se habrán de convenecer muy pronto de que les espera una enorme decepción.

Lo primero que necesita un Gobierno para realizar reformas del calibre de las que tiene en cartera el actual, es una autoridad indiscutible. Y donde está la autoridad del actual Gobierno? Nadie lo sabe.

Pronto han de precipitarse los acontecimientos; porque con las Cortes abiertas ó sin abrir, la política imperante está tan en el aire, que el menor esfuerzo puede precipitar su caída y con ella, los proyectos y reformas que envuelve.

PROGRESOS

SUERO DE LARGA VIDA

Un doctor extranjero, según refieren algunos periódicos, ha descubierto un suero que puede alargar la vida humana en unos treinta ó cuarenta años.

La noticia, como es de suponer, ha llenado de entusiasmo á la inmensidad de vejeteros que viven prisioneros del roum y cautivos del asma, agazapados en sus rincones respectivos. Inventos de éstos son los que hacen falta; pero sería conveniente que se descubriera también otro suero para mejorar la condición física y moral de los individuos de ambos sexos que son víctimas del mal humor y de los malos humores.

Así como hay aguas contra el herpesismo, contra la parálisis y demás dolencias consuntivas, sería conveniente encontrar sueros para mejorar la condición y el carácter de la persona.

Bueno y santo que se prolongue la vida por medio de esos descubrimientos prodigiosos, pero al mismo tiempo que se beneficie también la existencia de los que soportan las generalidades de los acrecidos.

Porque, no nos hagamos ilusiones. A medida que haya la frescura y la juventud, la gente se va avinagrando cada vez más, y en cada casa, en cada hogar, la existencia es, sino un inferno, por lo menos un purgatorio.

Y que después de llevar años y años soporando hercúlicamente á una persona avinagrada, rebalde á toda consideración y aseo, venga uno de estos sabios modernistas con un remedio para prolongar la vida, es una perturbación enorme.

Si el tal suero de larga vida pudiese aplicarse á las colectividades, nos habríamos caído de un nido, porque entonces las malas murgas que andan por ahí dando trompetazos, los cómicos de la legua que van dando tumbos de feria en feria y los gobernadores dejados de la mano de Dios, que van de conflicto en conflicto, serían cosas y entones pel disolución.

Y ahora que la lucha por la existencia va adquiriendo caracteres tan alarmantes y que la complejidad se convierte en el puerto de arrebata capás; en que los vencidos son tratados sin piedad, aumentando la estadística de los suicidios,

es casi un sarcasmo el invento de ese doctor que parece invitar á los desventurados á prolongar sus torturas.

Pero como dijo el otro viva la gillinita y viva con su pepita. El joven y el viejo quieren vivir, aunque lo pasen mal unos con la esperanza de mejorar, otros con la ilusión de remozarse como Faust, aun cuando Mefistófeles les haga firmar los más onerosos contratos.

El suero ese, tiene su origen según el doctor citado, en un fluido que segregan todos los animales y que ejerce una notable acción vivificadora sobre el corazón, los pulmones y los nervios y comprende la materia pituitaria del cerebro, la glándula tiroidea y las cápsulas suprarenales.

Es como si cada individuo llevase dentro del buche sin saberlo, un seguro de vida y el problema que ha resuelto ese sabio, es el de producir ese fluido ó suero, poniéndolo como la linfa vacuna al alcance de todos los bolsillos.

Es á la vez un adelanto científico y un negocio loco porque en cuanto se enteren los valeducinos de todas clases y condiciones, no querrán dejar de proteger su corazón que parecerá una ciruela pasa, ni sus nervios que estarán hecho un tapón de corcho; ni sus pulmones que parecerán cuerdas de violín retorcidas; ni sus pilonales que parecerán los fuelles de un acordeón del Bastró.

Prolongar la vida humana por medio de inyecciones hipodérmicas de ese suero maravilloso es lo mismo que si á un gaban de pieles apollinadas ó á una peluca vieja las remozasen en las aserteras de postal y en las peluquerías teatrales; quedando muy lustrosas en apariencia pero hechas en realidad, una verdadera capulosa.

Mientras no se prolongue la felicidad, el bienestar y la riqueza... yo voto en contra.

Abel Imart.

BENEFICENCIA NAVAL

Los huérfanos del mar.

Existe en Bretaña una costumbre original. Cuando un marino sucumbe en la mar y no se encuentra su cadáver, la familia le señala sin embargo una sepultura, y de este modo una lápida puesta sobre la tumba vacía ó una inscripción en la pared del cementerio recuerdan siempre el paso del naufrago por el mundo.

En la aldea de Ploubarneau, en las costas del Norte de Francia hay un muro en el cementerio llamado el muro de los desaparecidos. A veces el naufrago no escapa al peligro del mar sino para ir á morir á su pueblo natal ó al término de una campaña de mar; pero en cualquiera de esos casos es muy raro que no dejen huérfanos y más raro todavía que estos no queden en el más completo desamparo. Estos son los que se designan en Francia «los huérfanos del mar».

Cuando la muerte del padre de una familia se encuentra sin recursos, se produce casi siempre un generoso impulso de caridad. Los parientes, los vecinos, se encargan de los pequeños; pero si las buenas almas no están siempre en la brecha, el primer entusiasmo se va enfriando poco á poco y bien pronto los pobrecitos huérfanos se encuentran sin casa ni hogar.

Unos se ven obligados á dejar aquellas costas donde nacieron, para buscar tierra adentro un oficio ú ocupación para subsistir; otros vagan de aquí para allá, sumidos en la más espantosa miseria, ó piden como limosna al transeúnte el pan que el mar les suministraba en otro tiempo. Estos desventurados son ya elementos perdidos para las profesiones de mar.

Para evitar estas contingencias, el millonado Almirante Marquis Gicquel de Touche fundó la obra benéfica y altamente meritoria del «Asilo de huérfanos del mar», que se encarga de

concentrar los donativos y proporcionar pensiones anuales de 100 ó 200 francos, con las cuales los niños que adopta pueden permanecer en los sitios donde nacieron y donde quedan ya al cuidado de su madre viuda ó de una pariente amiga, recibiendo buenos ejemplos é instrucción hasta que al cumplir catorce años de edad, están en disposición de emprender y seguir la profesión que tenían sus padres.

De este modo y al lado de los suyos, van creciendo, libres de la miseria y de las necesidades del vicio, para ser útiles el día de mañana á la Patria, como soldados ó ciudadanos, llevando lejos sobre el mástil de sus barcos la enseña nacional, ó entregando á su madre adoptiva el producto de la pesca, ó en fin, aguardando el turno para ocupar á su vez un sitio en el cementerio ó en el muro de los desaparecidos.—X

TRAFICO DE EXPORTACION

Las únicas reformas beneficiosas para el país en general, de las que tiene preparadas el Gobierno, son las que, según algunos periódicos, ha formulado el Ministro de Hacienda sobre abaratamiento de transportes y desarrollo de la exportación.

Reformas de esta índole, desprovistas de apasionamientos políticos, no pueden menos de ser recibidas con aplauso y simpatía por el país en general á quien beneficiar directamente.

El Ministro de Hacienda comienza por pedir á las Compañías ferroviarias reducción en determinadas tarifas, y al poder legislativo una revisión del impuesto sobre viajeros y transporte de mercancías.

No se trata de revisar las tarifas sino de procurar una rebaja considerable en las de exportación, principalmente en la relativa á vinos y aceites, que son elementos esenciales de la producción española.

Confía el Ministro de Hacienda que se le será difícil conseguir de las Compañías ferroviarias se exceptúen de la tarifa especial los recorridos mínimos á cambio de obtener mayor rebaja en dicha tarifa especial.

Para facilitar estos procedimientos ó impulsar el tráfico de exportación cree el señor ministro de Hacienda que hay que llegar á la supresión del actual impuesto de transportes, así el recargo sobre la tarifa de ferrocarriles como el impuesto de carga.

Como la supresión daría lugar á complicaciones varias, el ministro cree que por el pronto se podría iniciar la reforma, suspendiendo por término de dos años el citado impuesto sobre transportes y si al cabo de ellos se veía que el aumento de tráfico no remuneraba á las Compañías, volverían á restablecerse las tarifas actuales y al propio tiempo el Estado á su vez restablecería el impuesto sobre transportes.

Como servicio nuevo, el ministro de Hacienda quiere establecer una tarifa especial de exportación en velocidades máximas, para frutas y legumbres frescas, que es otro ramo importantísimo de la producción nacional.

Para que diese buenos resultados sería preciso, y á eso tienden los esfuerzos del Ministro, que ese nuevo servicio se estableciese en combinación de varias empresas formando, al efecto, los correspondien-

teja el Sr. Sánchez de Toca. Idénticamente pensaba hacer el Sr. Cobian. El presupuesto que siguió á ésta sería el presupuesto deseado.

El pretexto constante es la falta de dinero. Yo entiendo que hay dinero sobrado; pero que lo que no hay es voluntad. Veréis por qué lo creo: Francia tiene el 10 por 100 menos de costa que nosotros, satisface por obligaciones de culto y clero, sosteniendo tres cultos, el israelita, el protestante y el católico, 42 ó 43 millones; pero el presupuesto de Marina asciende á 340 millones, lo cual quiere decir que tiene ocho veces más presupuesto de Marina que de culto y clero. Tiene doble población que nosotros; cuatro veces más presupuesto de ingresos; vive en paz y armonía, más que nosotros, con el Pontificado, y sin embargo de esto, no da más que 10.000 francos á cada Prelado. Nosotros, para la defensa nacional, tenemos consignados 31 millones, y para culto y clero, 50.

Tenemos 66 Prelados, y el que menos disfruta 20 ó 22.000 pesetas de sueldo, y algunos mucho más.

¿Cómo se dice que no hay dinero? Lo que no se quiere, es buscarlo. Esto no pasa en ningún país del globo.

He citado á Francia y podría citar otras muchas Naciones. No es que no hay dinero; lo que sucede es que se distribuye mal, y que en vez de construir una fuerza naval para tener garantizada la integridad de la Patria, se consiente que en el presupuesto de culto y clero se consuman 50 millones, sin contar con las obviaciones de estola y pie de altar.

Por lo que se refiere á las ocultaciones, de personalidades respetables en el mundo de la política, de la banca, del comercio y de la industria, no ciertamente un demagogo, es quien afirma que hay centenares de miles de hectáreas ocultas, que no tributan, cuyos dueños no ayudan á levantar las cargas públicas en la medida que la Constitución establece.

Por consiguiente, no se diga que no hay dinero. Lo que pasa, repito, es que no se quiere buscarlo.

Decía el Sr. Presidente del Consejo de Ministros que si no existiese la evidencia, la necesidad de tener España poder naval, eso sería la evidencia.

Yo estimo que no se piensa sincera, honradamente, con perfecto conocimiento y plena conciencia en que España debe tener más poder naval del que puede mantener, palabras también del Sr. Presidente del Consejo de Ministros. Por eso, el Sr. Maura ha podido ser Ministro en la situación conservadora presidida por el Sr. Silveira, y á pesar de ser el Ministro más influyente, se ha conformado con que todo siguiera como estaba y que los presupuestos sean lo que son; y aquel que lloraba amargamente el tiempo perdido en reorganizar la Marina después de los desastres, lo sigue perdiendo. Por lo pronto, ya hay un año más perdido, que es el 1904, en que seguirá este presupuesto.

Por eso insisto en decir que el Sr. Maura debía desempeñar la cartera de Marina, para lo cual estimo que era insustituible, positivamente más insustituible que la creído serlo para presidir la situación.

Y dicho esto, y entendiendo que va á haber aún grandes debates sobre

mandando un buque en la Escuadra de Instrucción, me cansé de repetir á mis compañeros que iban á Marina de guerra para tie apo de paz, y que en el primer conflicto que surgiera con una Nación extranjera, perderíamos en la cubierta de los barcos la vida y la honra. Esto decía yo el año 1878; á poco tuve que emigrar, porque se dió en suponer que yo empleaba estos argumentos para soliviantar á los que componían aquella escuadra. Al cabo de veinte años, lapso de tiempo bien aprovechado, más que suficientes para que lo que yo, modesto, hombre del montón, lo hubieran visto y puesto remedio los que estaban abrogados á hacerlo, se cumplieron mis vaticinios: en Santiago de Cuba y Cavite murieron los que en vida se llamaban Bustamante, Villaamil, Cadarso, Lazaga y tantos héroes y mártires del honor y del deber, que dieron su vida y su sangre por la Patria y por su bandera, y á quienes tributo el homenaje de mi admiración. Perdiendo, sí, la vida y la honra... (Un Sr. Diputado. La honra, no.) En el concepto público, sí. (Un Sr. Diputado. En ningún concepto.) Su señoría lo piensa así y yo me remitiré á lo que es de pública notoriedad, la vida y la honra, por lo que se nos censuró por todo el mundo y se nos maltrató y todavía se nos sigue maltratando. Y esto se ha demostrado aquí por oradores como los Sres. Conde de Torre-Vélez y Cobian, sea por los conceptos que sea.

El sacrificio aquel no sirvió ni para que expiáramos culpas que no habíamos cometido, ni siquiera para que nos fuera propicia la opinión, pues todavía duró el divorcio, al decir del Sr. Silveira.

Pues bien, no somos la única Nación que ha sufrido desastres: también los tuvieron, y sin hacer gala de una erudición barata, en tiempos próximos, Rusia, en Crimea; Austria, en Sadova; Italia, en Lissa, y peleando en tierra, Francia, en el Sedán. Todos estos países se levantaron, sin que ninguno de ellos al transcurrir cinco años como nosotros llevamos, estuviesen peor que al raíz de los desastres. Francia tuvo que pagar de indemnización de guerra 20 millones de francos; Italia ha hecho una marina que ocupa el cuarto lugar, y Rusia ha hecho otra marina tal, que no se repetiría el caso de la guerra de Oriente con la facilidad que entonces. Sólo nosotros nos encontramos peor que estábamos, porque no sólo estamos peor en lo que al material respecta, sino en lo que al personal se refiere, sobre cuyo personal ha hecho elocuentes indicaciones, como indicaba esta tarde el Sr. Cobian, y esto es por demás grave.

Hasta los desastres de Santiago de Cuba y de Cavite estuvieron al frente del Ministerio de Marina, durante muchos años, generales de la Armada. Yo aquí mismo los censuré, porque precisamente por el abandono y desconocimiento, tanto como por la falta de interés con que los Gobiernos han mirado las cuestiones de Marina, era ésta, en realidad, un Estado dentro de otro Estado.

Los generales de Marina, por lo que se refirió á la vida íntima del Cuervo, gozaban de absoluta libertad y autonomía; por eso los acusaba yo; pero he de confesar que han venido los hombres civiles, á los cuales yo no he sido ni soy todavía sistemáticamente opuesto, y han hecho buenos á aquellos generales, porque cada uno de los civiles se ha encargado de dejar re-

tes itinerarios para la mayor rapidez del transporte, utilizando, en su consecuencia, los trenes expresos.

Por último el Ministro desea que, por lo menos, en determinadas épocas del año se promueva el movimiento internacional de viajeros con billetes circulares y semicirculares porque estos son también fuente de riqueza.

Esto implicaría la supresión del impuesto actual de viajeros, ó sea el recargo del 10 por 100 que actualmente está en vigor. Creemos que el Ministro de Hacienda no debe desmayar en tan buenos propósitos y procurar realizarlos lo más rápidamente posible.

HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA

XXXIII

La importancia que había adquirido el arte de la navegación, debido, en primer término, á los adelantos geográficos y á los descubrimientos y viajes de los siglos XIV y XV era extraordinaria, especialmente en las monarquías portuguesa y española. La primera en las costas de Guinea, de que se iba apoderando, y España con la completa posesión de las islas Canarias; pero la mayor y más trascendental de todas las empresas marítimas, lo fué el descubrimiento de un Nuevo Mundo, verificado con general asombro, sin otros recursos que las ciencias marítimas, rodeando de innarrable gloria á Cristóbal Colón y dando esplendor inusitado á la corona de Castilla, noble emulación á todos los marinos de Europa y adelantos incalculables á la civilización y á las ciencias.

En el año de 1474 se habían unido, para no separarse jamás, las coronas de Castilla y de Aragón; no había de tardar en robustecer la nacionalidad la incorporación del Reino de Navarra, y hasta Portugal, que había pensado en el dominio de toda la Península, por los derechos de la princesa bastarda doña Juana, reconoció su inferioridad en la batalla de Toro, desquite, en cierto modo, de Aljubarrota; faltaba sólo la conquista de Granada, y á ella dedicó sus esfuerzos la gran Reina Isabel I.

A esta empresa se habían dedicado todos los recursos del país cuando vino á España el inmortal genovés.

Es tanto lo que se ha escrito sobre su descubrimiento y personalidad, así como son tan conocidos los datos biográficos, que no hemos de repetirlos ahora; á punto de partida que Portugal se aprovechará de la inspiración de su genio, pero la providencia dispuso que fueran los Reyes Católicos los que después de asegurar su poderío y la independencia de Castilla contra las pretensiones de D. Alonso de Portugal, y luego de reunir en un sólo trono las dos coronas, cuando después de pelear con heroica constancia vieron las banderas cristianas flotar sobre los muros de Granada, surgieron para España desde los remotos mares regiones ignoradas á donde llevar la civilización y la fe.

Respecto á las carabelas que se alistaron en Palos de Moguer, según varios historiadores, eran buques poco apropiados para largas navegaciones, empezaron á usarse en el siglo XIV y ya en 1342 hubo algunas en el sitio de Algeciras; en el descubrimiento y conquista de Canarias representaron un papel muy activo, así como en las investigaciones que hacía el Sur verificaron los portugueses en el siglo XV.

En España jamás se aceptaron como de buenas para la Marina de guerra, á pesar de las indicaciones de D. García de Toledo, y finalmente el uso de esta clase de buques se perdió del todo al finalizar el siglo XVI. Ya trataremos de esto más extensamente antes de ocuparnos del descubrimiento de América y de la vida y viajes de Cristóbal Colón, no debemos olvidar que la breve historia que escribimos no es sólo de la Marina Española, sino de la Marina en general, y por consecuencia, debemos resumir algo más la época de los descubrimientos en que ya se había entrado cuando ocurrió aquel célebre acontecimiento.

La actividad que crecía por momentos, había impulsado á los europeos á buscar nuevas tierras más allá de las columnas de Hércules, que por tradición se tenían como los confines del mundo.

En 1231, Vadino y Guido Vivaedi salieron de Génova en dos galeras para dar la vuelta al África y arribar á las Indias, pero una de ellas se perdió en la Guinea y la otra arribó á Etiopia, donde fueron capturados; Teodoro Boria, con dos franciscanos, salieron con otros buques en 1232 para los mismos puntos, pero nada volvió á saberse de ellos, siendo estos ó otros de su tiempo los que descubrieron las islas de Canarias ó Afortunadas, de las que Petrarca dice habían penetrado los genoveses en época anterior á la suya.

En 1827 se publicó una obra de Bocaccio titulada *Relazione della Scoperta delle Canarie e d'altre isole dell'Oceano nororientale ritrovate nel 1341*, fundada en las noticias que los mercaderes florentinos recogieron en Sevilla, de Nicolás de Recco, genovés, uno de los jefes de aquella expedición: dice que el Rey Alfonso IV hizo salir de Lisboa tres naves al mando del florentino Angiolino de Taggio, que gobernó con dirección á las Afortunadas, y á los cinco días penetraron en aquel Archipiélago, donde se proveyeron de pieles de cabras, sebo, aceite de pescado y despojos de focas.

Probablemente debieron tocar tierra en las islas de Lanzarote y Fuerteventura; pusieron por nombre á otra, que después aborificaron, Canaria, y sus habitantes estaban vestidos con delantales cortos de hojas de palmera y con pieles de cabras. De esta pasaron á otra más corta, que debía ser la de Hierro, llena de bosques, la población de las islas dicen que era leal y viva, inteligente y fiel, de presencia hermosa y muy robustos; llevados algunos al infante los puso en libertad y reconociendo su raza muy superior á los negros, con quienes se comerciaba ya.

En 1344, don Luis de la Cerda, conde de Clermont, con licencia de Pedro IV de Aragón, flató dos naves y acometió á la Gómera, pero fué rechazado por sus entonces numerosos habitantes.

A pesar del descalabro, diez años después ordenó otro armamento para intentar la conquista de las Canarias, y el Papa Clemente VI le coronó como rey de ellas en Aviñón; pero habiendo entrado al servicio de Francia contra los ingleses, abandonó la empresa.

En 1393, una sociedad de andaluces y vascos, formada en Sevilla con licencia de Enrique III de Castilla, mandó cinco naves á explorar las costas de África, en cuya expedición llegaron á los 24° y 29° paralelos, sin perder de vista la costa, hasta que hallándose enfrente de Canarias, espantados por las llamas del volcán de Tenerife, huyeron sin atreverse á abordarlos, poniéndoles por nombre islas del Inferno.

Entraron á saco en isla de Lanzarote y regresaron al punto de partida con un espléndido botín de cera, pieles y otros efectos, según expresa Navarrore en su *Colección de viajes y descubrimientos*.

Ya dijimos en otro artículo que el barón normando Juan Bathencourt, después de explorar la Costa Occidental de África, más allá de Sierra Leona, obtuvo ayuda del Rey de Castilla Enrique III, para apoderarse de las islas, en concepto de Señor de ellas tributario; pero sólo conquistó las de Lanzarote y Fuerte Venturara; y Pedro de Vera, efectuaron la de Gran Canaria, en tiempos de los Reyes Católicos,

y Benítez de Lugo, las de Tenerife y la Palma.

César Cantú dice de este archipiélago lo siguiente: «Son las Canarias siete islas dispuestas en semicírculo como á unas cincuenta millas de la Costa Occidental de África, hacia el 23° paralelo, de un clima eseciente, hermosas, abundantes y dominadas de montes volcánicos.

Los Guanches que las habitaban y que fueron víctimas de los malos tratamientos de los europeos, eran de bellísima presencia, ágiles á causa de la costumbre de trepar por los montes, como gacelas, saltando de cima en cima, y lanzaban piedras á maravillosa distancia.

Vivían feudalmente divididos en dos razas: una de nobles y otra de poseedores (*archimoccyr*) y plebeyos (*archicolias*); embalsamaban los cadáveres y los depositaban en cavernas hechas en las peñas y cercadas cuidadosamente. No nos quedan de ellos más que ciento cincuenta palabras de un idioma berberisco, que como sus costumbres, presenta una extraña mescolanza de razas diferentes.

Habiendo residido algunos años en las islas, hemos examinado las momias, los antiguos cementerios, armas, pintaderas, objetos de barro y utensilios de todas clases que se conservan en el Museo Canario; pudiendo responder de la exactitud del párrafo tomado de la Historia Universal de Cantú, excepto en lo referente que los antiguos moradores se llamaban guanches, pues es sabido, que solamente se distinguen con este nombre, los naturales de la isla de Tenerife.

Antes de abordar lo referente al descubrimiento de América, queremos ocuparnos siquiera sea á la ligera, de las conquistas y descubrimientos marítimos que se habían efectuado poco antes, entre los que se cuentan las conquistas de Ceuta y de la isla de la Madera, las de Cabo Verde, Cabo de Buena Esperanza, el Congo, Guinea, Sofala y Mozambique, llevando la iniciativa por este tiempo los portugueses y españoles, aunque las demás naciones se aprovecharan luego de los trabajos y glorias que por esta época se debieron sólo á los dos pueblos de la Península, como demostraremos en los artículos siguientes.

Manuel Diaz y Rodríguez.

Madrid 17 de Enero de 1901.

Servicio telegráfico

(DE LA AGENCIA PARRA)

Movimiento marítimo.

Las Palmas 18.

Han salido los transatlánticos *Montevideo* y *Sabatini*, para Cuba y Cádiz respectivamente.

Ha llegado una Escuadrilla americana, compuesta de cinco buques.

Dos buques procedentes de Cuba han descargado aguardiente y azúcar.

Nuevo accidente en el Metropolitano

París 19 (1245 m.)

Entre las estaciones del ferrocarril Metropolitano de Cambay y Belleville acaba de ocurrir un accidente del que faltan detalles.

Sólo se sabe que hay algunos heridos.

París 19 (1245 m.)

Según informan oficiales el accidente de esta noche en el ferrocarril Metropolitano es de escasa importancia.

Seis viajeros solamente han resultado levemente heridos.

La princesa Matilde.

París 18.

El cadáver de la princesa Matilde ha sido inhumado en la mañana de hoy en la Iglesia de Saint Gratien, en presencia de la princesa Clo-

tilde, el príncipe Luis Napoleón y varias notabilidades bonapartista.

En las Cámaras francesas.

París 18.

Cámara de los Diputados.

Discútese varias proposiciones encaminadas á la reivindicación por el Estado de los ferrocarriles del Oeste y Mediodía.

Declárase la urgencia y el Sr. Boucart sostiene en un largo discurso la necesidad de dicha compra.

RUSIA Y JAPON

Audiencia extraordinaria.

Berlín 18.

El periódico *Koelzeitung* inserta un despacho de San Petersburgo, en el cual se dice que el Ministro del Japon será recibido en audiencia extraordinaria por el Zar en el Palacio de Tsarkoisselo.

Este acto sería de gran importancia para la solución pacífica del conflicto y constituiría la mejor desautorización de todos los rumores é informaciones relativos á la guerra.

Contestación á la nota japonesa.

San Petersburgo 18.

El Gabinete continúa estudiando la contestación del Japon, con la más absoluta reserva.

Declaración del Gobierno japonés.

Londres 19.

The Times dice hoy que el gobierno de Tokio ha declarado que la nota enviada al gobierno de Rusia la semana anterior será la última que redacta en este conflicto.

The Standard y *The Daily Mail* publican telegramas de Tokio anunciando que los periódicos de aquella capital afirman que importantes personalidades del Imperio no participan de los optimismos que dominan en Europa.

El Zar y el Emperador japonés.

Berlín 19.

Comunican de San Petersburgo que el ministro del Japon no ha sido recibido por el Zar; pero circula el rumor de que en breve será recibido en audiencia por el soberano.

GRATIFICACIONES DE EFECTIVIDAD EN LAS

Escalas de Reserva de la Armada.

Como si no fuera bastante triste y angustiosa la situación que hace muchos años atraviesan las Escalas de Reserva de la Armada, háblase en los Departamentos de otra ofensa y daño gravísimo en los respectivos derechos de sus individuos, que se dice intenta causárselos tan sin razón y fundamento, que no es dudoso consignar, si llega á realizarse, la justa reparación que ante el Tribunal de lo Contencioso se apresurarán, sin duda, á pedir los perjudicados.

Es preciso precisar, para hacerse cargo de la magnitud y notoriedad de la injusta medida, consistente en negar á los Oficiales de las Escalas de Reserva el disfrute de las nuevas gratificaciones por años de efectividad, de toda comparación con el Ejército, pues no sólo se rigen las gratificaciones de Marina por precepto legal dicho expresamente para ésta, completamente independiente del que rige en Guerra, sino que en la Armada el personal de esas escalas presta verdadero servicio activo, en el que alternan con sus compañeros de las activas, y por este motivo se dictó la Real orden de 3 de Diciembre de 1902, declarando con carácter absoluto para todos los servicios de tierra, y aun para algunos de mar, hasta el punto de que por este mismo los fueron negados los beneficios de la ley de retiros, dictada expresamente para las Escalas de Reserva del Ejército, y por este también son completamente distintos los preceptos legislativos sobre gratificaciones de efectividad en Guerra y Marina.

Bismarck.

Centro del Ejército y de la Armada.

ESCUELA DE ESTUDIOS MILITARES.

El Coronel de la Guardia Civil D. Eugenio de la Iglesia, continuó ayer, lunes 18 del actual, sus eruditísimas lecciones sobre «Literatura militar española» haciendo el estudio militar de las crónicas, citando las de Alfonso el Sabio, Sancho el Bravo, Fernando el Emplazado y Alfonso XI, poemas y crónicas lemosinas y oraciones francesas, que comparó sucesivamente con las anteriores, para demostrar la superioridad de la España de la Edad Media.

El miércoles, 20 del actual, de cinco y tres cuartos á seis y tres cuartos de la tarde, el Parnacéutico primero D. José Ubeda Correal, explicará sobre «La alimentación en el Ejército».

CUENTO

SITUACION COMPROMETIDA

Hablábase en la tertulia de madama de C... de esos errores incomprensibles de que á veces pueden ser víctimas las personas más honradas del mundo.

Con tal motivo se refirieron varias anécdotas en extremo curiosas, pero ninguna tanto como la que contó un antiguo diplomático, hombre muy formal y digno de todo crédito.

—Infortunadamente—dijo nuestro personaje—á veces muy difícil dar con el medio práctico de demostrar su inocencia cuando se vé uno injustamente acusado. Y hasta puede encontrarse una persona en situación tan delicada é imprevisible, que el hombre más dueño de sí mismo se vería expuesto á perder su habitual seriedad. En prueba de ello, voy á referir un caso sumamente raro, cuyo desenlace conocido no hace mucho tiempo.

—Venga la anécdota!—exclamaron á un tiempo varias voces.

—Pues allá vá! contestó el diplomático.—En 18... un lord inglés, cuyo nombre me abstengo de revelar, vino á París y fué á visitar la Biblioteca Nacional con objeto de ver el gabinete de las medallas.

El día en que hizo su visita hallábase en el salón cinco ó seis personas provistas de tarjetas especiales.

Como el empleado que acompañaba al grupo sabía que los visitantes eran personas de alta distinción, abrió las vitrinas y se sentó en una butaca á leer un periódico, permitiendo que los forasteros examinaran las medallas y hasta las tuvieran en las manos.

La sesión duró cerca de media hora; después de la cual iban á salir los visitantes y se disponía el empleado á cerrar las vitrinas.

De pronto palideció el funcionario de la Biblioteca, y dirigiéndose hacia la puerta la cerró con llave.

—Caballeros—dijo—he notado que falta una medalla de oro, sumamente rara, que estaba en su sitio cuando ustedes han en-

cuerdos tales, que merecen más censuras que las que pudieran dirigirse á los que vesían el uniforme de marino.

Además dimos en la manía, como todas, peligrosa, de creer que bastaba ser completamente profano y ajeno á un ramo tan importante y complejo como el de Marina, para estar capacitado para poner remedio á sus males. Bastaba al parecer no ser general de Marina, aunque no se tuviera preparación. Es lo mismo que si á mí me nombraran Ministro de Gracia y Justicia ó de Hacienda; ya se puede calcular lo que sucedería, que lo haría aun peor que lo hacen los profesionales, que no sería poco mal hacer, y es claro, la opinión no se asustaría de ello, lo encontraría natural.

El Sr. Silvela fué el primer hombre civil que desempeñó la cartera de Marina, creyéndose obligado á romper la marcha á cubierto sin duda por su alta personalidad en su partido y de determinadas censuras. No solamente se comprometió á poner término al divorcio entre la Marina y la opinión sino que dijo que, si no lo lograba, considerábase fracasado él y también su partido. Como estas responsabilidades tal vez se exijan en lo sucesivo, pero al presente no, es claro que ni al Sr. Silvela ni al partido conservador les ha pasado nada por su fracaso, y á pesar de él y de haber abandonado la jefatura, parece que hoy clama la mayoría del partido conservador porque vuelva el Sr. Silvela á la vida activa de la política y á encargarse de la jefatura.

No puede llamarse desgraciado.

Después del Sr. Silvela, que declaraba no tener preparación alguna para desempeñar el Ministerio de Marina, fué á éste el Duque de Veragua, el cual no tenía otra que la de ser autor de voto particular tan desdichado y fuera de la realidad, que no pudo de Ministro llevarlo á cabo, ni en todo ni en parte; está claro, resultó lo que era de esperar. Es de notar que los oficiales de Marina, se han hecho acreedores á todo género de elogios, tanto por parte del Sr. Silvela como por la del Sr. Cobán, según esta tarde habléis oído; y aunque les hubiera bastado, dentro del más estricto cumplimiento de la ordenanza y de la disciplina, con sólo obedecer, y nada más que obedecer, para imposibilitar á los hombres civiles del desempeño de la cartera, no sólo no lo han hecho, sino que por el contrario, les han ayudado fiel y acobardamiento, aunque no por todos se haya reconocido.

Después vino el Sr. Sanchez de Toca, y se ha hablado bastante de lo que hizo en el Ministerio. Pudiera creerse que cuando el Sr. Presidente del Consejo no lo ha encargado nuevamente de un Departamento tan importante á sujetos, y tan difícil, será porque habra estimado que sus servicios allí eran perfectos y fácilmente sustituibles, y más si se tiene en cuenta, como dice un refrán, que más vale lo malo conocido que lo bueno por conocer, y esto no lo tome á mala parte el Sr. Ministro de Marina; ni digno compañero, porque ya diré de él lo que me parece.

Yo creo que el Sr. Presidente del Consejo, y siento que no esté presente, era el Ministro obligado de Marina en el actual Gabinete. Cierto que el señor Maura ha traído á ese banco, para desempeñar tan difícil cargo, á un general de Marina de gran reputación, de servicios probados en todos los

aspectos de la carrera, un verdadero intelectual y una persona de condiciones de inteligencia, de carácter y de tino sobrados para desempeñar el Ministerio de Marina; pero ya me duele de que ¡mi digno compañero haya aceptado la cartera, como decía el Sr. Conde de Torre-Vélez, en condiciones tan desfavorables, porque se encuentra atado de pies y manos, no sólo por el presupuesto, sino por todos los compromisos á que le obliga la declaración del Sr. Maura. ¿Para cuándo deja el Sr. Maura ser Ministro de Marina si no lo es ahora?

El Sr. Maura es, en mi concepto, el autor de ese divorcio entre una parte de la opinión y la Marina.

Sus discursos, su talento, que parece que todavía está en el período de virilidad crecienta; su palabra incomparable, que para cuyo elogio se inventan ditirambos y objetivos; su palabra, que subyuga, todo esto puesto con el propósito más noble, eruyendo firmemente que servía á su Patria, yo, ni por un momento lo dudo, todas sus excepcionales facultades abogando contra la Marina, sin tener ésta una representación adecuada ni un abogado que pudiera compararse con el Sr. Maura, dió por resultado que perdimos el ploteo, con las costas, y se logró el divorcio, y quedamos convictos y confesos de ser adultereros y malos. El Sr. Maura ha variado no sé cómo ni cuándo porque sus resúmenes sus palabras en esta Cámara: *no quería que ni en los astilleros del Estado, ni en los particulares, se construyeran barcos para la Marina de Guerra*. El Sr. Maura dijo que, sin que se hiciera tabla rasa, una poda general, sin que se variara todo, absolutamente todo, no podía, no debía gastarse ni un solo centimo en poder naval. Después de esto, al cabo de cierto tiempo, el Sr. Maura ha cambiado. Yo creo que esto ha sucedido á partir de su presidencia de la Junta de la Marina mercante. Allí ha tenido ocasión de ponerse en contacto con no pocos oficiales de Marina, y digo esto con plena más libertad, cuando yo no he tenido el honor de asistir á esa junta, ha tenido ocasión en ella de conocer y ponerse en comunicación con una pléyade de oficiales de Marina, y ha podido ver que hay mucho bueno en su personal, digno todo de mejor suerte. Yo creo que ha sido esto lo que ha hecho cambiar al Sr. Maura, ó por lo menos ha debido contribuir poderosamente á ello.

Es cierto que nunca ha abandonado la condicional; por eso hubiera sido de desear que al parecer á la cabeza del banco azul el primer día, y hacer la presentación del Gobierno, nos hubiera dicho su programa de Marina, cosa facilísima y breve, si había de ser el que nos ha expuesto esa tarde, en dos docenas de palabras.

Esta misma tarde, en nombre del partido liberal, hablaba un digno individuo que á él pertenece, y declaraba que el partido liberal tenía propósito firme de hacer poder naval siempre dentro del respeto á la nivelación.

También el Sr. Villaverde afirma lo mismo, y quiere, como todos, poder naval, pero dentro siempre de la nivelación. Esto es lo que precisamente viene repitiéndose aquí desde que lo dijo el Sr. Silvela. El Sr. Duque de Veragua también ofreció un presupuesto de Escuadra. Igualmente propósitos

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

OFICINA EN LONDRES: 32, VICTORIA STREET S. W.

REPRESENTACIÓN EN ESPAÑA: MONTALBÁN, 3, MADRID

CONSTRUCTORES DE BUQUES DE TODAS CLASES, TANTO DE GUERRA COMO MERCANTILES, MÁQUINAS MARINAS, BLINDAJES, ARTILLERÍA DE TODOS CALIBRES PARA MARINA Y TERRESTRE, MÁQUINAS DE TIPO RÁPIDO DE LOS SISTEMAS VICKERS, MAXIM, NUTCHER, AMETALLADORAS Y MISIONES

FÁBRICAS QUE POSEE ESTA COMPAÑÍA

Atilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval Construction Works at Barrow-in-Furness).
Fábrica de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Don Works).
Fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford.
Fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas C.ª Ld.-Placencia-Guipúzcoa-España).
Fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham.
Fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholmo (Suecia).
Laboratorio de cartuchería en Darford.
Fábrica en North Kent para proyectiles.
Polígonos de Eskmeals y Eynstori.



BOLETÍN OFICIAL

Este Boletín, que se publica y reparte gratuitamente por la Comisión Ejecutiva de la Junta permanente de FOMENTO NAVAL, se sirve a todo el que lo solicite de la Secretaría de la Junta, en el Ministerio de Marina.

Publicará todo lo respectivo al SEGUNDO CONGRESO NAVAL que se celebrará en Madrid el 17 de Mayo de 1904, y cuyas sesiones inaugurará S. M. el Rey D. Alfonso XIII.

CHOCOLATES FINOS CAFÉS AROMATICOS VENANCIO VAZQUEZ

DES PACHO, CUATRO CALLES

Agente del doctor BARRIAT de la Habana, para las cañas. Se vende en la droguería de Ferrer y C.ª, de Barcelona.

AVISO

En los talleres del DIARIO DE LA MARINA se hacen toda clase de trabajos tipográficos con notable perfección, rapidez y economía. A los suscriptores del DIARIO se les otorgan precios más módicos aún de los consignados en la tarifa general.

LA FORTUNA
Chocolates selectos. — Cafés finos.
En botas de 100 y 200 gramos.
De venta en 78 establecimientos de esta corte y en 972 en provincias.
Fábrica y Oficinas: Caracas, 7. Madrid.

Dr. Morales 55 años especialista en sífilis, venéreo, esterilidad e impotencia. Carretas, 39, principal, Madrid.

PRESILLAS tejidas
para JEFES y OFICIALES de la ARMADA
FÁBRICA DE GALONES DE ORO Y PLATA DE
Leandro Badía
SUCESOR DE BUEÑA Y BADIA
CASA FUNDADA EN 1783. BARCELONA
ANCHA, 49. DE VENTA EN
MADRID CARTAGENA SAN FERNANDO
Justo Gómez. M. Escolar. S. Coop.ª Riera y Arm.

SERVICIOS DE LA COMPANIA TRASATLANTICA

LINEA DE FILIPINAS.—Trece viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, 6 con: 3 y 31 Enero, 28 Febrero, 28 Marzo, 25 Abril, 23 Mayo, 20 Junio, 18 Julio, 15 Agosto, 12 Septiembre, 10 Octubre, 7 Noviembre y 5 Diciembre; directamente para Port-Said, Suez, Colombo, Singapur y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de África, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

LINEA DE CUBA Y MÉJICO.—Servicio mensual a Veracruz, saliendo de Bilbao el 17, de Santander el 20 y de Coruña el 21 de cada mes, directamente para Habana y Veracruz. Combinaciones para el litoral de Cuba, Isla de Santo Domingo, Centro América y Norte y Sur del Pacífico.

LINEA DE NEW-YORK, CUBA Y MÉJICO.—Servicio mensual saliendo de Barcelona el 26, de Málaga el 28 y de Cádiz el 30 de cada mes, directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos y litorales de Cuba. También se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Habana.

LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA.—Servicio mensual saliendo de Barcelona el 11, el 18 de Málaga y de Cádiz el 15 de cada mes, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Lluvia, Colón, Sabana-Ciego, Curacao, Puerto Cabello y La Guayra, admitiendo pasaje y carga para Veracruz, con trasbordo en Habana. Combina por el ferrocarril de Panamá con las compañías de navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga con billetes y conocimientos directos. Combinación para el litoral de Cuba y Puerto Rico. Se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordo en Habana. También carga para Maracaibo, Coro, Caripano Trinidad, Guanta y Cumaná, con trasbordo en Curacao.

LINEA DE BUENOS AIRES.—Servicio mensual saliendo de Barcelona el 2, de Valencia el 3, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7 de cada mes, directamente para Santa-Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

LINEA DE CANARIAS.—Servicio mensual saliendo de Barcelona el 17, el 18 de Valencia, el 19 de Alicante y de Cádiz el 22 de cada mes, directamente para Candelaria, Masagán, Las Palmas, Santa Cruz de la Palma y Santa Cruz de Tenerife, regresando por Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

LINEA DE FERNANDO POO.—Servicio bimestral saliendo de Barcelona el 25 de Enero y de Cádiz el 30, y así sucesivamente cada dos meses para Fernando Poo, con escala en Casablanca, Masagán y otros puertos de la costa occidental de África y Golfo de Guinea.

LINEA DE TANGER.—Salidas de Cádiz Lunes, Miércoles y Viernes.
Salidas de Tánger Martes, Jueves y Sábados.

Estos vapores admiten carga con las condiciones más favorables, y pasajeros a quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato muy esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas a familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta. La Empresa puede asegurar las mercancías en sus buques.

AVISO IMPORTANTE.—La Compañía previene a los señores comerciantes, agricultores e industriales que recibirá y escamintará a los destinos que los mismos designen, las muestras y notas de precios que con este objeto se le entreguen. Esta Compañía admite carga y expide pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares.

A. Borsig.
Construcción de máquinas y fundición de hierro.
Casa fundada en 1837. Berlin-Tegel. 5.600 aparatos.
Calderas de vapor de todos los sistemas y tamaños. 20.000 construidas.
Máquinas de vapor horizontales y verticales de todos tamaños. 5.500 construidas.
Bombas para traídas de agua, canalizaciones, también bombas movidas por electricidad para minas, etc.
Máquinas frigoríficas y de hielo del sistema de compresión de ácido sulfuroso para fábricas de cerveza, mataderos, etc.
Representante: **Carlos Hinderer** Génova, 6.—MADRID

BANCO DE VALENCIA
CAPITAL SOCIAL: 10.000.000 DE PESETAS
CUENTAS CORRIENTES
Descuentos, préstamos y negociaciones, giros
Compra y venta de valores del Estado e industriales
Y CUANTAS OPERACIONES SE RELACIONAN CON LOS ASUNTOS BANCARIOS

ASTILLEROS DEL NERVION
BILBAO-SESTAO
Construcción de buques de guerra, mercantes, de pesca, remolcadores, dragas.
Reparación de cascos, máquinas y calderas.
Dique seco de 132 metros de largo por 28 de ancho.
Machina de 100 toneladas.
Construcción de máquinas y calderas de vapor.
Especialidad en máquinas marinas.
Material para minas.
Tranvías aéreos.
Aparatos de enganche (con privilegio) para cualquier pendiente.
Planos inclinados, vagones, castilletes y máquinas de extracción.
Instalación de lavaderos.
Construcciones metálicas, como fuentes, armaduras, etc.
FUNDICION DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS.
PRESUPUESTOS GRATIS

ALTOS HORNOS DE VIZCAYA
Sociedad Anónima.—BILBAO
Capital social: 32.750.000 pesetas
FÁBRICA DE HIERRO, Y HOJADELATA, EN BARACALDO Y SESTAO
LINGOTE al cok de calidad superior para Bessemer y Martin-Stomens.
HIERROS pudelados y homogéneos en todas las formas comerciales.
ACEROS Bessemer, Siemens, Martin y Tropenas, en las dimensiones usuales para el comercio y construcciones.
CARRILES VIGNOLE, pesados y ligeros, para ferrocarriles, minas y otras industrias.
CARRILES PHOENIX ó BROCA para tranvías eléctricos.
VIGUERÍA para toda clase de construcciones.
CHAPAS gruesas y finas.
CONSTRUCCIONES DE VIGAS armadas para puentes y edificios.
FUNDICION de columnas, calderas para desplastación y otros usos y grandes piezas hasta de 20 toneladas.
FABRICACION especial de HOJADELATA.
CUBOS y BA. OS galvanizados.
LATERIA para fábrica de conservas.
ENVASES de hojadelata para diversas aplicaciones.
IMPRESION sobre hojadelata en todos colores.
DIRIGIR TODA LA CORRESPONDENCIA A
ALTOS HORNOS DE VIZCAYA
BILBAO

RECARTE HIJO
ALMACENISTA
Echegaray, 8, y Carrera de San Jerónimo, 15 MADRID
Casa fundada en 1836.
PRECIO FIJO.—TELÉFONO 1.202.
Circulas.—Instrumentos de precisión, Topografía, Geodesia, Óptica y Electricidad; de Matemáticas, Física y Química, Minería, Guerra, Marina, etc., etc. Efectos y útiles para Delineación, Dibujo, Acuarela, Grabado y reproducción de toda clase de trabajo en papeles al ferroprestado y sensibilizados, de las primeras marcas de Europa. Gran surtido en toda clase de objetos de escritorio y cuadros de campaña. Especialidad en gnomos militares, según el último sistema de Alemania, con su Telémetro y cinta, y según el adoptado por la Escuela Central de Tiro del Ejército español. Sondas para la exploración de terrenos y sobre para fotogrametría. Trabajos de litografía e imprenta de todas clases. Es la única casa que representa en España y sus colonias a la de J. W. Breithaupt & Sohn, de Alemania; a la de Salmiraghi, de Milán; en estucho y objetos de matemáticas, a la de Gysi, de Suiza. En papeles para dibujo, a la de Schleicher & Schüll, y en papeles heliográficos, a la de Kahn, ambas de Alemania.

IBARRA Y COMPAÑIA
SEVILLA
LINEA REGULAR DE VAPORES
ENTRE BILBAO, SEVILLA, MARSELLA Y PUERTOS INTERMEDIOS.
Dos salidas semanales de dos puertos comprendidos entre Bilbao y Marsella.
SERVICIO SEMANAL ENTRE PASAJES, OGIÓN Y SEVILLA.
Tres salidas semanales de todos los dichos puertos hasta Sevilla.
SERVICIO QUINCENAL CON BAYONA Y BURDEOS.
Se admite carga a flete corrido para Rotterdam y puertos del Norte de Francia.
Para más informes, oficinas de la Dirección y D. Joaquín Hoyo, Consignatario.

Nuevo Motor "Benz" a gas pobre
desde 4 a 150 caballos.—Aplicable a todas las industrias.
La fuerza motriz más económica.
Referencias de primer orden.
Consumo por caballo-hora: 1 a 3 centímetros.
Sin caldera ni gasómetro.
Motores "BENZ" a gas común, a gasolina y a alcohol.
Motores eléctricos y dinamos.
RICHARD GANS, Príncipe, Madrid.

ELECTRICIDAD
Fonógrafos y GRAMOFONOS
UREÑA
Barquillo, 14 y Saucedo, 1. Madrid
Material para instalaciones de luz eléctrica y timbres.—Motores eléctricos y Ventiladores Edison.—Gran máquina de escribir la OLIVER, escritura a la vista. Gran Premio en la Exposición Panamericana.—El Cyclostyle automático, imprenta portátil, muy útil a los regimientos para sus impresos y órdenes del Cuerpo.—Electrotherm, aparato eléctrico antirreumático.—Fonógrafos Edison y diafonos Beilini.—Gramófonos de todas clases.
No comprar sin pedir precios a
UREÑA
SE HAGEN INSTALACIONES
Barquillo, 14, y Saucedo, 1.—MADRID

TÓ NICO GENITALES
DEL DR. MORALES
Cables pildoras para la segura curación de la debilidad, espurmataria y esterilidad.
Cuentan 35 AÑOS DE ÉXITO y son el asombro de los enfermos que las usan. Venta en las principales boticas a 30 reales caja, y por correo.
Doctor MORALES, especialista.
Carretas, 39.—MADRID
Influencia del poder naval en la Historia
POR
A. T. MAHAN
Traducción de los tenientes de navío
D. JUAN CERVERA Y JÁCOME
Y
D. GERARDO SOBRINI
Obra declarada de texto para las conferencias y lecturas de los Guardias Marinas, según el Reglamento actualmente vigente.
Forma un volumen en 4.º de 720 páginas.
PRECIO: 12/50 PESETAS